

CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1463 de 2013

Carpeta Nº 2063 de 2012	Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

Habilitación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 17 de diciembre de 2012
(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Daniel Caggiani.

Miembros: Señores Representantes Amin Niffouri, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Pedro Saravia Fratti.

Asiste: Señor Representantes Aníbal Pereyra.

Invitados: Señor ingeniero Pablo Genta (Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas), integrantes del Directorio de la ANP, señores ingeniero Alberto Díaz (Presidente), Juan José Domínguez (Vicepresidente) y doctor José Pedro Pollack (Director)

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión da la bienvenida al señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Pablo Genta; al Presidente de la ANP, señor Alberto Díaz; al Vicepresidente de la ANP, señor Juan José Domínguez, y al Director de la ANP, señor José Pedro Pollak.

La Comisión está considerando la creación del puerto de aguas profundas en las costas de Rocha. Queremos saber qué trabajos se han venido desarrollando en este sentido. Ya hemos recibido a la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas, que integra el señor Subsecretario Genta. La intención de la Comisión es conocer la opinión de los invitados respecto a esta creación.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Para nosotros es un placer estar acá una vez más a efectos de intercambiar ideas sobre un proyecto que entendemos estratégico. Este proyecto representa para el país una infraestructura que le va a permitir ganar en su posicionamiento como proveedor de servicios de transporte y logísticos en la región. A la vez, será un factor de potenciación de desarrollo de diversas actividades productivas que hoy están en análisis o en proceso de instalación, tanto en nuestro país como en la región. Por lo tanto, para nosotros esta es una oportunidad más para analizar conjuntamente este proyecto.

No voy a abundar sobre los trabajos que hemos realizado hasta el momento en el marco de la Comisión Interministerial, designada por el Poder Ejecutivo para analizar este proyecto en la etapa en la que estamos. Sí me voy a referir a cómo, en el marco de las competencias que tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de su Dirección Nacional de Hidrografía, en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, hemos abordado el trabajo durante este primer año de actuación de la Comisión.

Si bien la propuesta de creación de un nuevo puerto no es una materia específica de competencia de la ANP, en su rol de administradora del Sistema Nacional de Puertos y en el de operadora de algunos de esos puertos, es importante coordinar y conocer cómo piensa la ANP que puede insertarse en el marco del desarrollo de un nuevo puerto como el que se está proponiendo.

El propósito principal de la Ley Nº 18.530 es habilitar la subasta de una segunda terminal de contenedores, pero por alguna razón el artículo 2º establece -no recuerdo el objeto de este artículo de la ley-: "Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha".

Como decía, el Ministerio realizó esta etapa de prefactibilidad de la instalación de un puerto de aguas profundas a través de la Dirección Nacional de Hidrografía -unidad ejecutora competente en la materia-, no solo porque la Administración Nacional de Puertos es un servicio descentralizado bajo la jurisdicción política del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino también porque lo establece este artículo de la Ley Nº 18.530. Dicha etapa termina con la propuesta y el pedido al Parlamento de aprobar una ubicación para este puerto, coordinando y recibiendo la opinión de la Administración Nacional de Puertos. Esto se hizo en la forma de trabajo habitual, desde que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas asumió en este período de Gobierno, y como se ha

hecho con los demás entes autónomos o servicios descentralizado, por ejemplo, con AFE y Pluna. En este caso se realizaron reuniones quincenales con el Presidente y el Vicepresidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos y con cada uno de los otros entes en particular. Allí coordinamos todas las acciones que tienen que ver con los cometidos de cada uno de ellos, en particular su relación con el Ministerio. En los últimos seis meses de trabajo, el tema de la instalación de un puerto de aguas profundas fue uno de los que estuvo presente y hemos conversado acerca de qué rol debe tener la ANP, una vez decidida su instalación e iniciado el proceso elegido para llevar adelante el proyecto. Existen distintas alternativas en cuanto a cómo vincular la ANP en el desarrollo y la coordinación de este puerto con el resto.

El Presidente y el Vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos mantuvimos dos reuniones con la Comisión Interministerial, en la que intercambiamos ideas con respecto a nuestra visión sobre cómo este puerto se inserta en la plataforma logística nacional y regional y cuáles son las formas de relacionarse con los demás puertos que integran el Sistema Nacional de Puertos.

Sin perjuicio de estas reuniones -que a veces ocurren de manera más frecuente- el Presidente de la ANP, fundamentalmente, ha trabajado en forma coordinada con la Dirección Nacional de Planificación y Logística del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con la Dirección Nacional de Hidrografía, en particular, en el análisis de algunas propuestas iniciales que se recibieron a través de Presidencia, para instalar un puerto de aguas profundas a fines de 2011 y a principios de este año.

Entendemos que el rol de la Administración Nacional de Puertos en la administración del Sistema Nacional de Puertos tiene que ver con los cometidos que la ley establece en cuanto a propender a la descentralización, fomentar la libre concurrencia y el mayor uso y competencia entre los puertos, facilitando las operaciones y propendiendo a su mayor uso en condiciones de eficiencia. Me parece que con su experiencia en este tiempo en la Administración y con el impulso de un Sistema Nacional de Puertos, seguramente se forme una opinión privilegiada en cuanto a armonizar el desarrollo de este puerto que será complementario de algunos de los puertos nacionales, pero también en algún momento entrará en competencia y habrá que tratar que le haga ganar en eficiencia, para que la oferta de transporte del país sea aún más eficiente y se vuelque hacia la mayor competitividad de la producción nacional y regional, que es lo que esperamos que suceda.

SEÑOR DÍAZ.- Más allá de las preguntas concretas, en el marco de la construcción de un puerto de aguas profundas, sabemos que es necesaria una ley, porque así está establecido legalmente, a pesar de que de alguna manera se desechó la posibilidad de algún puerto existente. Desde el punto de vista conceptual, el año pasado el lugar con más fuerza para un puerto de aguas profundas era La Paloma. En ese caso, no estaríamos hablando de una localización nueva, sino de cómo llevar a cabo el emprendimiento en La Paloma. Al ir hacia una localización nueva, es claro que primero debe aprobarse una ley. Personalmente, como Presidente de la Administración Nacional de Puertos y no como una resolución que tomara el Directorio, siempre entendimos que Uruguay debe tener un puerto de aguas profundas, porque contribuye, en su justa medida, al desarrollo del país, por ejemplo, a todo lo que implica el movimiento de graneles minerales o alimenticios. Entonces, apoyamos la instalación de un puerto de aguas profundas.

Respecto a la forma de asesorar al Poder Ejecutivo, es este el que decide la manera, y el mecanismo de trabajo ha sido el que comentó el ingeniero Genta.

Otro aspecto que me gustaría remarcar es que por ley estamos cometidos a administrar, conservar y desarrollar los puertos que nos encomiende el Poder Ejecutivo y eso es lo que estamos haciendo. Es decir, tratamos de encontrar una forma de trabajo como un sistema. Lo que no se nos encomienda, no está dentro de este análisis.

En primer lugar, estamos de acuerdo con que al haberse fijado una localización diferente del puerto al del Puerto de La Paloma es necesario una ley.

En segundo término, así como lo dispuso el Poder Ejecutivo, estamos asesorando al respecto.

SEÑOR NIFFOURI.- Agradecemos la presencia de las autoridades, así como la del Subdirector de la Administración Nacional de Puertos.

La idea que manejamos con el señor Diputado Saravia Fratti es escuchar la opinión de los Directores respecto al proyecto a estudio, en el entendido, como bien dijo el Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de que el artículo 2º -que leyó- de la Ley Nº18.530 establece que todo lo que tiene que ver con un nuevo puerto de aguas profundas en Rocha, debe hacerse en coordinación con la Administración Nacional de Puertos. Creemos -como en su momento se hizo saber- que la Administración Nacional de Puertos debía tener un rol de coordinación bastante más importante del que se le ha dado; es una opinión personal, tal vez de una agrupación. En el propio llamado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas en régimen de Comisión General, se planteó que si estamos tratando de buscar los consensos a nivel de todos los partidos políticos, tendría que haberse dado una base, porque de acuerdo con las declaraciones del señor Subsecretario, las coordinaciones las ha tenido con el Presidente y con el Vicepresidente. Entonces, si se busca un acuerdo extrapartidario sería bueno que estuvieran todas las visiones. Es por eso que creímos conveniente y pertinente que vinieran a comparecer a esta Comisión para saber la opinión de cada uno de los representantes de la Administración Nacional de Puertos. Particularmente creímos que la Administración Nacional de Puertos debería tener un rol más importante.

En lo que tiene que ver con la demanda de cargas -también es importante-, sería bueno que nos evacuaran dudas respecto a las cifras que se manejan con el puerto de aguas profundas, porque además se ha expresado que el Puerto de Montevideo estaba saturado. Entonces, sería importante tener una visión de todo lo que tiene que ver con la demanda de cargas que está manejando Montevideo y qué piensan las autoridades acerca de la complementariedad o competencia, como decía en su momento el señor Subsecretario.

Esta es la idea de la comparecencia de las autoridades que saben del tema, porque creemos que es muy importante conocer la opinión de cada uno de ellos.

SEÑOR POLLAK.- En primer lugar, quiero dejar en claro que estamos totalmente a favor con la construcción del puerto de aguas profundas. El Partido Nacional está encarnado en una cuestión que hoy ya nadie discute. Me refiero al pensamiento del doctor Luis Alberto de Herrera respecto al Uruguay internacional, cuando hablaba de los canales del Río de la Plata y de que Uruguay tiene la suerte de que están recostados de este lado por un efecto que más adelante se descubrió: por la rotación de la tierra. No habló de puerto de aguas de profundas porque aquella realidad era otra, porque de acuerdo con la construcción de los barcos no era necesario. Pero era un tema de soberanía y de una ventana hacia el mar.

Al respecto, como teoría geopolítica y no como una solución puntual de un tema, nos consideramos pioneros; el Partido Nacional no será mejor que nadie y no ha tratado

este problema mejor que nadie, pero tampoco le cede la derecha a nadie. Lo que he dicho es un presupuesto para lo que voy a explicar.

En segundo término, en este nuevo sistema de coparticipación, integrándose la oposición a los Directorios de los organismos públicos, mi experiencia personal es altamente positiva, porque ha servido para dotar de calidad institucional a los organismos. Me parece que es un mecanismo que debe seguir aplicándose. Hemos tenido una buena armonía. Conversamos acerca de algunos temas, porque somos representantes políticos. Y me gustaría recalcar que hemos tenido diferencias, algunas las hemos manejado públicamente y la mayoría en forma reservada, porque es una empresa comercial que tiene que caminar y no andar de lío en lío.

Respecto a lo que dijo el Subsecretario Genta sobre las reuniones regulares que se hacían con el señor Ministro, debo agregar que en el primer año y medio se realizaron con todo el Directorio. Después, por razones totalmente legítimas -es un criterio de trabajo de cada Ministro-, se realizaron con el Presidente y el Vicepresidente. En general, en ellas se trataban temas ordinarios de trabajo.

Ahora, en este tema del puerto de aguas profundas no participaron ni quien habla ni creo que todo el “staff” técnico, administrativo y operativo de la ANP; todos nos enteramos por el diario. Sin embargo, la ley habla de coordinación. Según la Real Academia Española, coordinación es trabajar en forma conjunta para lograr un fin; no es un asesoramiento, sino que es mucho más que eso. En el informe, la CIPAP no dice una palabra de la ANP.

Esto tiene relación con la proliferación de leyes, de lo que en este momento se está hablando mucho. Tenemos tantas leyes que no se cumplen y que pierden positividad, que al final los gobernantes tienen discrecionalidad de aplicarlas o no. Si está la ley, la única forma de no cumplirla es modificarla o revocarla. En este caso, personalmente entiendo que no se dio cumplimiento a la ley.

¿Por qué la ANP tiene que coordinar? Porque de todos los organismos que participaron en la CIPAP, el único que tiene experiencia en administración y gestión portuaria comercial en este país de 187.000 kilómetros cuadrados es la ANP. Fíjense que en 2011 movió 2:600.000 pasajeros, 16:000.000 de toneladas de carga, 200.000 autos y 19.000 camiones. O sea que se trata de un organismo que hubiera sido necesario como insumo. El incumplimiento no implica un elemento formal. Si hubieran establecido el asesoramiento de la Dirección Nacional de Catastro, el aporte hubiera sido formal, pero no portuario ni logístico.

Ese es un primer punto que entiendo no se cumplió, con lo que el país se perdió un aporte muy pero muy importante.

Por otra parte, está el tema de la opinión que tiene hoy la Subsecretaria del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente con respecto a la interpretación del Decreto Nº 249 de 2005. Yo discrepo con esa opinión, aunque son temas jurídicos y siempre puede haber distintas opiniones. Aquí se plantea, sea cual sea la ley, la localización, generando un problema jurídico que va a saltar dentro de diez años y que va a producir importantes inseguridades jurídicas.

Hay determinadas actividades que requieren viabilidad previa de localización, como el manejo del petróleo y de productos químicos, el manejo de mercaderías peligrosas -que todo puerto maneja- y las terminales públicas de carga. Esto último es lo más curioso, y no sé por qué está en el decreto.

Esta será una terminal pública de carga, porque no se la va a vender al privado; será pública y gestionada a través de una concesión, que es el brazo largo del Estado, o a través de una PPP, que es lo mismo, pero siempre quedará dentro del dominio estatal. Entones, será una terminal pública, administrada por un privado. Es decir, un servicio público que seguirá siendo público.

Esto no se cumplió porque esta ley localiza, sin haber hecho el estudio de localización. Claro, se podría decir -y le doy importancia como abogado- que esta ley deroga implícitamente al decreto, que está en un escalón inferior a la ley. Pero en el proyecto propuesto se establece, en un agregado que se aportó en una de las Comisiones, que se deberá cumplir toda la normativa ambiental vigente; no las leyes, sino la normativa. De manera que, en este caso concreto, se llevó el decreto a rango de ley. Para cualquier otra actividad, ese texto se podría modificar. Si se vota esta ley tal como está, ese decreto, que tiene rango de ley, deberá cumplirse, y nos encontraremos ante una especie de incompatibilidad de imposible interpretación.

Si un inversor extranjero contrata a un estudio jurídico uruguayo para hacer un estudio “due diligence” y saber cuáles son las seguridades técnicas y jurídicas, le van a plantear esta incompatibilidad. Si el inversor pregunta la opinión de los profesionales, le van a contestar que puede pasar cualquier cosa, porque es muy difícil jugarse a favor de una biblioteca o de la otra, es decir, de que pase algo o de que no pase nada. Son normas ambientales de orden público y por más que tengan todo el aval del Poder Legislativo y del Poder Ejecutivo, dentro de diez años un Juez puede interpretar algo diferente y voltear el emprendimiento. En España se han tirado dos torres por incumplimiento de temas ambientales. La exigencia ambiental es algo que va avanzando, y forma parte de lo que yo llamo derechos humanos de segundo nivel, como la igualdad de raza o de sexo, el medio ambiente, la libertad religiosa. Todo esto tiene un avance impresionante. Estas cuestiones no se van a dar ahora, sino dentro de cinco años, y puede suceder que el que salga segundo en la licitación utilice algún artilugio jurídico de estos para tirar todo abajo.

Sea cual sea la ley y la localización que determine, ese agregado me parece inconveniente porque la legislación ambiental hay que cumplirla, lo diga o no lo diga la ley. Pero si se introduce el agregado, en vez de afirmar el cumplimiento, se complica todo y se genera una inconsistencia para la que no tengo una solución -creo que nadie la tiene-, por lo que me parece un poco aventurado decir que el tema ambiental está asegurado. No se puede discutir que este puerto localiza; acá se está localizando.

En cuanto a la coordinación con la Administración Nacional de Puertos, Uruguay tiene una vieja historia de desaciertos en materia de gestión portuaria, que viene desde 1920-1930. Una vieja historia. Cuando salió la ley de puertos, se estableció que los puertos comerciales del interior los construiría y mantendría la Dirección Nacional de Hidrografía y los administraría la ANP. Esto generó problemas de competencia, de relacionamiento porque estaban todos en el mismo ámbito geográfico y uno decía al otro: “Yo construyo para que vos cobres”. Fue un factor de retraso en la investigación, en la anticipación y en el desarrollo portuario.

Luego vino el Código de Aguas. Estribando en él, empezaron a surgir las terminales privadas que tiempo atrás, a partir de un decreto, fueron los muelles particulares especialmente pensados para exportar arena a Argentina. Entonces, se establecieron verdaderos emprendimientos portuarios otorgados bajo un régimen diferente y administrados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y no por la ANP. Tenemos el puerto de Eufores, el de UPM, el de Montes del Plata, el de Corporación Navíos y el de Ontur.

Cuando se aprobó la Ley de Puertos, corrigió el tema, porque unificó las administraciones portuarias: uno u otro. Estableció que determinados puertos eran de la ANP y los demás que lo estableciera el Poder Ejecutivo, lo que fue una mejora. Pero la última Ley de Presupuesto complicó nuevamente el tema, porque estableció que todos los emprendimientos entre el kilómetro 0 y el kilómetro 150 del puerto de Nueva Palmira que no estén hoy administrados por la ANP serán administrados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. No es como Rusia, que tiene los puertos de Odesa, los puertos de Murmansk en el norte y el de Vladivostok en el Lejano Oriente; o como Estados Unidos, que tiene el de San Francisco y el de Nueva York. Este es un país muy pequeño.

En el sistema portuario de Nueva Palmira, en un kilómetro de distancia, Ontur es administrado por la Dirección Nacional de Hidrografía, el muelle oficial por la ANP y la Corporación Navíos por la Dirección Nacional de Hidrografía. Eso va en contra de lo que se dijo en la memoria anual que se elevó al Poder Ejecutivo en el año 2011, cuando se habló de fomentar el Sistema Nacional de Puertos y de profundizarlo. No es un tema de ahora. Repito: viene de lejos, pero estamos desarticulando. Tenemos una política asistémica, y hay un ejemplo. El dragado y el balizamiento se paga de alguna forma. Algunos le llaman peaje y nosotros le decimos derecho de puerto. Cuando se ingresa al puerto de Montevideo, se paga un provento que corresponde a la colaboración con el dragado y el balizamiento de los canales. Un transporte entre UPM, Zona Franca y Ontur, que es donde va toda la celulosa, no paga derecho de puerto; no paga peaje. O sea que hay una política tarifaria totalmente desordenada en este país. Y eso se intentó hacer con esta ley al incorporar a la ANP, pero no se logró. Una vez más, se perdió la oportunidad.

También me quiero referir -le doy la mayor de las importancias- a lo que mencionaron en el llamado a Comisión General los señores Diputados Pereyra y José Carlos Cardoso, en el sentido de que me llamó mucho la atención lo que dijeron en cuanto a la centralización de Montevideo, lo que no es menor. Dijeron que podría haber un centralismo, ya no porteño, sino montevideano. Estoy totalmente de acuerdo con que si fuera así, sería una barbaridad, porque si algo descentraliza, es un puerto. Uno puede tener todos los bancos en Montevideo, pero no puede tener todos los puertos, porque estos requieren distancia; esto no es factible. Entonces, estoy totalmente de acuerdo en que debe ser totalmente independiente del centralismo montevideano, y está hablando un montevideano puro, que nunca dejó de vivir en Montevideo. Si este puerto llega a estar dentro de la órbita de la ANP, las autoridades nacionales de la ANP tendrán que trasladar su sede a Rocha, porque allí va a estar el puerto más importante. Si hay un puerto de aguas profundas que integra el sistema portuario de la ANP, ya no tiene sentido que esta tenga su sede en la Ciudad Vieja. No, tiene que ir al lugar más importante y, de ahí, gestionar todos los puertos del país.

Me pareció muy interesante el planteo que hicieron los dos señores Diputados del departamento y creo que eso hay que cortarlo de raíz.

Creo que no se trata -ojalá que no lo sea- de que Montevideo salga en defensa de su puerto, sino en defensa del Uruguay.

Se han dicho algunas cosas con las que yo discrepo desde el punto de vista histórico: que este puerto viene poco menos que desde la época artiguista; que en las Instrucciones del Año XIII hay tres artículos que hablan de puertos, del puerto de Maldonado, del puerto de Colonia, y de no crear el artículo 14 referido a proventos entre puertos. Pero eso era otra cosa. Era un tema económico presupuestal, vinculado a los Ministerios de Hacienda. Un puerto no podía funcionar si no tenía aduana. Entonces, le

prohibían la aduana a Maldonado y a Colonia. Lo que querían las Instrucciones del Año XIII era que se habilitaran las aduanas de Colonia y de Maldonado.

Además, había impuestos entre puertos, como el doble arancel del Mercosur de hoy, que ya existía en 1790. No es una cosa nueva. Además, se aplicaban impuestos enormes a las exportaciones: el 52%, para tratar de hacerlas inviable. Entonces, históricamente, nunca se pensó en un puerto de aguas profundas, porque no se necesitaba. Los barcos calaban cuatro metros, con suerte, cinco metros. El que estaba en juego no era un tema de profundidad, sino tributario. Me parece importante bajar esto a tierra y no remontarnos en argumentos que no son adecuados a la realidad de esa época. Uno no puede ver un futuro así, que no existe.

Por último, me voy a referir -es el principal aporte que puede hacer la Administración Nacional de Puertos a este trabajo- al tema de las cargas, que es el punto básico y el que define la construcción del puerto, porque no vamos a hacer un puerto porque sí. El puerto es un instrumento o una infraestructura que tienen los países -como los aeropuertos- para embarque o desembarque de pasajeros o mercaderías. Entonces, tiene que haber una masa crítica para ejecutarlo.

¿Estamos de acuerdo en que hay que planificar un puerto de aguas profundas? Entiendo que en eso hay unanimidad. Todo el mundo entiende que hay que planificar un puerto de aguas profundas, de la misma forma que es un ejemplo de anticipación, como ocurrió con el ensanche Avenida Italia, que se planificó en 1930, pero se ejecutó en la década del setenta porque, si se ejecutaba en 1930, no había autos, pero fue una política de planificación.

Estamos de acuerdo en que hay que planificar un puerto. El segundo punto es: ¿estamos de acuerdo en que hay que ejecutarlo ya? Ahí empieza el primer dilema y el primer error metodológico que tuvo la Comisión al abordar este tema porque, según dicen los informes de los técnicos que estuvieron en el Parlamento, ellos partieron del presupuesto de que el puerto se iba a hacer. O sea que, dentro de un estudio de factibilidad, no les dieron la opción de que dijeran que hoy no era necesario el puerto. Si hace diez años quería poner un kiosco frente al Hotel Carrasco, en ese momento era una buena idea, pero no era ejecutable. Si me dicen de ponerlo hoy, digo que sí. Esa opción de decir que en ese momento no era factible, se evadió, se amputó. Entonces, se partió del presupuesto de que se iba a construir el puerto. Metodológicamente, como estudio de factibilidad y según lo que opinan los expertos, eliminar esa variable no es lo más conveniente.

Los comentarios que voy a hacer a continuación apuntan a un final. Hay inconsistencias entre la masa crítica y la ejecución de determinados proyectos. En la masa crítica están comprendidos los graneles del este, es decir, cereales y madera, pero en este momento se está por inaugurar la hidrovía Laguna Merín, para sacar esos productos por el puerto de Río Grande. Entonces, o van por la hidrovía del este o por el puerto de aguas profundas.

En cuanto al resto de los graneles uruguayos que están recostados sobre el litoral -pese a que los informes, tanto el grande como el chico, dicen que los cereales están recostados en el este del país-, he tenido un montón de reuniones con los operadores de granos, he caminado la calle en este sentido, y todo el mundo es conteste en que el puerto de Montevideo a catorce metros es suficiente para los graneles, porque en el mundo cualquier puerto puede recibir graneles, a diferencia de los puertos que reciben minerales. Son muy pocos los puertos que calan veinte metros. Y me dirán que es así, pero hoy tenemos autorizados trece metros hasta el kilómetro 42. Habría que llegar a

catorce metros y diez kilómetros más, para lo cual tendríamos que conseguir autorización de la CARP.

Con respecto a esto, tengo dos comentarios que, en realidad, son pronósticos, no afirmaciones.

En primer lugar, en mi opinión personal, con los debidos respetos a uruguayos y argentinos, la situación del Canal Martín García adquirió tal mediatización que es casi un partido de fútbol. Entiendo que de la misma forma que en 1985, siendo Canciller el señor Enrique Iglesias y el Presidente de la CARP el profesor de Derecho Internacional Jorge Tálice, se consiguió eso, si este tema se maneja con perfil bajo se podría conseguir que Argentina lo admitiera, teniendo en cuenta, además, que en algún momento ellos van a necesitar hacer algo con el Canal del Indio, que está muy cerca. Entonces, esto no es una locura.

Esta es una opinión absolutamente personal: se podrá seguir con el partido de fútbol por el Canal Martín García, pero el partido de fútbol para los graneles se juega acá, en Montevideo.

En segundo término, quiero referirme a los graneles de Argentina. Hace unos días se publicó en un diario que el 42% de la recaudación fiscal argentina proviene de los impuestos a las exportaciones de productos agropecuarios. Se calcula que por acá pasarían 18:000.000 de toneladas. Es muy difícil imaginar que no solo Argentina, sino cualquier otro país con costas oceánicas que pueden llegar a grandes profundidades, permita que ese comercio interior de tanta importancia sea manejado por un tercer país. Además, hoy prácticamente llega cero grano de Argentina. Capaz que llega algo de maíz, pero es casi nada.

Por otra parte, debo decir que el estudio no consideró el caso de Paraguay. Esto va a favor del puerto. Paraguay no fue considerado en el entendido de que ese país no mantiene relaciones con China, sino que exporta a Europa, y el puerto está orientado a China. Para entrar en China es necesario contar con certificado de origen; si el país que exporta no tiene convenio, el arancel es tan alto, que la operación se torna inviable. Estos son resabios que van quedando de la guerra fría. Geopolíticamente, no es esperable que el mayor comprador de soja no genere vínculos comerciales con uno de los mayores productores de soja del mundo, y que a corto plazo no haya un comercio normal como el que tiene con los demás países. Sin embargo, Paraguay no fue tenido en cuenta. Entiendo que en ese punto el estudio de factibilidad tuvo una falla geopolítica. A mi juicio, ese componente también debería ser tenido en cuenta.

Quiero referirme también al hierro boliviano y al hierro brasileño. En Uruguay no hay experiencia en transporte de hierro o de minerales, porque hace ya treinta años que no se transportan minerales a Nueva Palmira. En Argentina, el 95% del transporte de los minerales de hierro es manejado por una multinacional, la empresa Transbarge. Para ello utiliza barcazas y los barcos Panamax, que llevan el hierro al resto del mundo.

Si hubiera un puerto de aguas profundas, ellos lo utilizarían, pero no invertirían. Podrían invertir en una estación de transferencia de cargas, que cuesta no más de US$ 40:000.000. Hace un tiempo, contar con una estación de transferencia de carga era más complejo, pero ahora hay estaciones de petróleo en los mares más embravecidos del mundo.

Tenemos también otro problema que no fue considerado, que es el sistema Iirsa y el corredor central bioceánico ferroviario. Ese corredor, que todavía está vigente, abarca Paraguay, Bolivia, la parte oeste y suroeste de Brasil, y está dirigido a los puertos de Santos, de Río Grande, de Paranaguá o a otros puertos brasileños. Brasil es un gran

exportador de minerales. Ellos dicen que nosotros no exportamos minerales, sino que exportamos energía. Como tiene tanta hidraulicidad, comparativamente la explotación de minerales es muy económica. Ese sí es un país que tiene experiencia en exportación de minerales al mundo; juega de igual a igual con Estados Unidos.

Entonces, no sabemos qué pasó con ese factor. No sabemos cómo incide ese corredor ferroviario que va desde Corumbá hasta el anillo de San Pablo y se distribuye también por el medio ferroviario en varios puertos. Hay que tener en cuenta que forma parte de una política estratégica sudamericana. Según informó hace unos días el Subsecretario, ingeniero Genta, esto se incorpora a Unasur, pero sigue siendo una política sudamericana.

Hoy otro problema: que dentro del estudio de inversión, hay un ingreso de US$ 64:000.000 -que figura en la página 91 del informe del ingeniero Suárez- por el hierro uruguayo.

El otro día, en la Comisión General, no recuerdo quién hizo una especie de mezcla de conceptos. Manejó tasas de retorno de emprendimientos públicos aplicables a privados y viceversa, porque dijo que son emprendimientos cuyo repago es de cincuenta años, pero si lo hace un privado, no “banca” cincuenta años; la tasa retorno es mucho más inmediata.

Entonces, es un proyecto muy sensible. No tiene una tasa retorno del 20% o del 30%; según sus cálculos, tiene una tasa retorno mucho menor. Si llega a bajar el precio del hierro y por un año o dos el hierro uruguayo se deja quieto y no se exporta, el privado se funde: pero si la inversión la hace el Estado, tiene otra capacidad de acción.

En este estudio, tanto el componente de mineral de hierro Transbarge como el componente Aratirí son supuestos, porque manifiesta que los estudios que hizo fueron con datos propios, ya que los que tenía la empresa eran reservados. Mi conclusión es que algún día hay que hacer el puerto, pero, en este momento, no estamos en condiciones de decidir si se hace o no. Me parece que hay que invertir un año más en estudios muy importantes, con consultoras internacionales de primer nivel.

Es humanamente imposible que un estudio de factibilidad lo haga una sola persona, como lo hizo el ingeniero Suárez, y que un estudio ambiental lo haga una sola persona -no recuerdo el nombre del técnico que lo llevó a cabo. Tienen que ser grandes equipos de primer nivel, porque no es como el Puerto de Montevideo, que hace cuatrocientos años que existe -gracias al Puerto de Montevideo, existe Uruguay-, sino que se trata de algo nuevo, que se hará en un territorio virgen

Creo que los estudios son demasiados primarios como para abordar en este momento la localización. Este no es un tema ideológico ni político, sino un típico tema técnico y comercial. En ese marco, invertir tiempo en mejorar la calidad de estos estudios es un deber y una necesidad; eso nos va a dar una mejor opinión. Reitero que, cuando alguno de nosotros ya no esté, el tema de las normas ambientales les va a complicar la vida.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- En primer lugar, quiero saludar con un afecto muy grande a los funcionarios, a los señores taquígrafos y a todos los legisladores.

Me parece que la labor que estamos haciendo hoy es muy importante y que hay que ponerle tesón a estas cosas, porque es la única manera de ir acercándonos a los aspectos que queremos resolver.

Nosotros mantenemos nuestro asesoramiento portuario como un elemento clave, porque, en realidad, hay un “know how” -como se dice hoy- de una historia de trabajo que

tiene la Administración Nacional de Puertos, y eso se lo hemos brindado al canal que tenemos. Nosotros somos un servicio descentralizado y el canal que tenemos es nuestro Subsecretario, quien fue nombrado en la Cipap. Eso es categórico; es así, porque este Gobierno toma la iniciativa de terminar todas las etapas de trabajo inorgánico, que fue muy provechoso, porque nos puso en la problemática. Estamos hablando de casi dos períodos legislativos, porque esto empieza a madurar con la necesidad de un elemento de integración con Argentina mucho mayor que el que tenemos hoy.

Sin embargo, empieza a aflorar nuevamente la idea de un puerto regional, y quienes estuvimos y quienes están hoy en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas podemos recordar la idea permanente de desarrollar los corredores bioceánicos, como bien mencionó el Director Pollak. En base a ello, nos metimos en los temas, y mucho, porque cuando se comenzó a considerar la creación de la segunda terminal de contenedores, yo estaba aquí, como legislador y, en ese momento, también nos planteamos muchísimas dudas de todo lo que pasaba.

En ese momento, también nos jugábamos a resolver cómo participaba la ANP. Nosotros estábamos viendo lo que ven ustedes ahora, pero ¿qué ocurría? Estaba la segunda terminal y, en la ley de su creación, se había puesto -después de una larga discusión por todos lados- que la ANP tenía que estar. Acá, pasó al revés: la iniciativa de este Poder Ejecutivo de ponerse al hombro este tema trajo consigo la conformación de una Comisión Interministerial que se encarga de terminar con todo aquello de las localizaciones. Si bien el lugar no importa -porque ese problema puede seguir existiendo-, me parece que nos vamos acercando al lugar adecuado. En aquel momento, había más de una, y también eran más de uno los privados que estaban alrededor de este tema.

Recuerdo una decena de reuniones que se tuvieron por varias partes de Montevideo con relación al problema de esos inversores que quería llevar adelante el puerto de aguas profundas. El Diputado Pereira también estuvo presente, porque como en Rocha se desarrolla todo este tema, varias veces participó de esas reuniones.

La ANP participa, pero ¿cómo? Como servicio descentralizado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En cuanto a si decidimos apoyar y defender ¡cómo no! Por supuesto que todo lo que obtenemos de la historia del funcionamiento de los puertos es de los puertos comerciales, que corresponde a la ANP -lo dice la ley-, y lo aportamos. No cabe la menor duda de que tenemos y vamos a seguir teniendo discusiones en varios ámbitos para seguir mejorando este aspecto. Inclusive, me parece muy saludable lo que se está viviendo hoy, en esta mesa, y que va a quedar plasmado en la versión taquigráfica, para que todo el mundo lo vea.

Hay una serie de cuestiones que planteó el doctor Pollak, y debo decir que, internamente, no hemos tenido una discusión a fondo con estos temas. A veces, no nos da el tiempo para sentarnos a discutir; por eso, reitero una vez más la importancia de la Cipap, que se encarga exclusivamente de profundizar en esto. A nosotros no nos da porque todos tenemos opiniones sobre esto. No obstante, ninguno de nosotros va a decir jamás que no es importante el puerto de aguas profundas.

Entonces, como no hemos discutido el tema, hay distintas variantes. Por ejemplo, conceptualmente hablando, el tema la infraestructura hay que tenerlo en cuenta desde ayer y siempre. Una obra que se pretende hacer del tamaño que sea, tiene que discutirse desde ya. Muchas veces, hemos charlado con el Director Pollak sobre el papel que juegan las cosas que se hacen hoy para el día de mañana. Siempre decimos que estamos muy contentos de que hace casi cien años nuestros predecesores hayan fundo a diez metros los muros del puerto de Montevideo. Ahora que estamos haciendo el

muelle C y que vamos a hacer esta obra, ya nos estamos planteando cosas para el futuro. La infraestructura es así.

El Director Pollak también mencionó el tema de avenida Italia. Sin duda, esta Comisión debió haber estado trabajando hace mucho. El Poder Ejecutivo debió encargarse seriamente de este asunto, que es de un Gobierno y no del Estado. Creo que eso hace que la composición sea importante. La Comisión Interministerial tiene los nexos suficientes en los lugares adecuados para poder desarrollarse hacia adentro del Estado, que son los Ministerios que la integran. Por eso, nosotros estamos trabajando con el señor Subsecretario. Seguramente, los escenarios que se van a dar nos van a enriquecer a ambos.

Esto es un proceso que comenzó, bienvenido sea y tenemos que empezar a aportar. Cuando empezamos a discutir estas cosas, aparecen los matices. Creo que es necesario y muy importante un puerto de aguas profundas, porque refiere al desarrollo del sistema portuario que tiene Uruguay, que es combinado con puertos fluviales y marítimos, deportivos y turísticos. Seguramente, hay que precisar más esto.

Hemos tenido oportunidad de estar en muchas partes del mundo viendo cómo se manejan las situaciones de puertos muy importantes. Por ejemplo, en el puerto de El Callao se resolvió la situación de manera distinta a la nuestra, porque tenían otro estado de situación. Tenían otra base, en la que políticas devastadoras hacia el Estado dieron lugar a que no hubiera puerto de ningún tipo.

Entonces, ahora, tienen dos terminales de contenedores privadas, y nos contaban el drama que tienen para poder conducir políticas. Nosotros no tenemos ese problema. La autoridad portuaria de Perú tiene que controlar u orientar ciento cuarenta y ocho puertos, pero no tiene ninguna incidencia práctica en ellos.

Por lo tanto ¿por qué es importante discutir esto? Porque el Estado uruguayo no puede hacer el puerto de aguas profundas, entonces, se va a amparar en leyes que estamos preparando para esa instancia, como la que refiere a la participación público privada, y vamos a tener que observar todo lo que dice la ley y lo que promueve la Administración Nacional de Puertos, como, por ejemplo, evitar la formación de monopolios, la concurrencia desleal en el otorgamiento de subsidios, contar con asesoramiento adecuado, es decir, todo lo que hoy nosotros trasmitimos o se estudia por parte de la Cipap en cuanto a las tareas que van a tener que desarrollar.

Estamos totalmente de acuerdo en que esto funcione así y pensamos que se va a ir enriqueciendo cada vez más. Inclusive, es importante la participación de distintos sectores de la sociedad que exigen determinadas cosas. Por ejemplo, el tema de la localización, que trae consigo la problemática medioambiental. Se veía que esto iba a ser así. Nosotros lo estamos viviendo y sufriendo, porque no se entiende la calidad de trabajo que estamos realizando en los puertos, respetando estrictamente lo que dice la Dirección Nacional de Medio Ambiente. Allí va a ocurrir lo mismo, porque la sociedad exige que así sea.

Asimismo, son totalmente compatibles el turismo y un puerto de estas características. En el puerto de Montevideo, nosotros hacemos totalmente compatibles todas las actividades que tenemos. Estamos recibiendo dos, tres o hasta cuatro cruceros juntos y tenemos que estar corriendo los barcos de acá para allá; a veces, nuestros funcionarios están enloquecidos con esas situaciones. Por supuesto, hay que respetar principalmente todo lo que tiene que ver con combustibles y cargas peligrosas. En ese sentido, nosotros vamos a estar atentos y creo que no es un gran problema. No obstante, debemos profundizar y discutir con la sociedad.

Reitero que no hemos discutido a fondo estos asuntos; por eso, estoy vertiendo mis juicios. Hay un proceso por etapas sucesivas. Estamos trabajando muy fuerte en la bahía de Montevideo para instalar tres puertos más. Necesitamos un puerto pesquero; el año que viene, se va a terminar un muelle multipropósito que tiene más de ciento treinta metros de largo, e, inclusive, se va a dar una atención particular, porque habrá instrumentos nuevos para poder rendir mucho más con las cargas y, a veces, allí también se van a recibir cruceros. Y también está Puntas de Sayago.

Evidentemente, en el puerto de Montevideo se pueden hacer más cosas. Inclusive, en la bahía vamos a tener una boya petrolera, y es importante, porque con un metraje determinado, servirá de respaldo a la boya que está en Maldonado.

Es importante trasmitir que los muelles del puerto de Montevideo van a llegar a un máximo importantísimo, casi a trece metros por carta. Digo esto, porque creo que hay que informar lo que está ocurriendo y cómo nos inscribimos en ese panorama. Vamos a estar con 12,60 metros o 13 metros en Puntas de Sayago. Este es el salto en calidad que se está dando en Uruguay en materia de puertos, que la gente no conoce todavía. La empresa Gas Sayago S.A., una empresa estatal de derecho privado, va a promover y desarrollar uno de los aspectos más importantes que va a tener el puerto de Montevideo. Es un puerto que, probablemente, va a tener ferrocarril, en un lugar donde ya tenemos depósitos fiscales, que se están licitando. Además, se está poblando el proyecto primitivo, que está vigente, y que se ha enriquecido por las propuestas de UTE y Ancap. Un elemento importante a tener en cuenta es que varias empresas del Estado hacen una sinergia, porque todas las empresas que se van a contratar para llevar adelante los muelles y las conectividades, van a ser privadas.

¿Qué nos falta? Los lugares para que vengan los barcos de gran porte. Río Grande tiene que estar dragando a dieciséis metros y le cuesta muchísimo; le cuesta casi como a los argentinos. Además, no todos los muelles tienen dieciséis metros, sino que hay de once o de diez. Les pasa lo mismo que a nosotros con el canal que tienen que hacer, que mide unos cuantos kilómetros -no los recuerdo en este momento-, en el sentido de que, si profundizamos, tenemos que hacerlo hasta la salida al Atlántico y es muy costoso. Ellos no tienen puertos de gran profundidad al sur de Santos. Por eso, hablamos de la complementariedad portuaria. La Administración Nacional de Puertos debe hacer que los vecinos entiendan que nosotros somos complementarios en un funcionamiento global; eso es lo que beneficia a los pueblos.

Eso baja costos y es racional, y no la competencia. Una cosa es la competitividad y otra es la competencia. El otro día escuchaba esa reflexión y me parece muy adecuada, porque la competencia se anida en un concepto capitalista -lo digo claramente desde mi visión ideológica- que, en definitiva, nos lleva a un atolladero de problemas que significa pelearnos unos con otros. Nosotros lo estamos ofreciendo a Argentina y a Brasil, que lo ha tomado muy bien, porque, además, es uno de los impulsores más fuertes del puerto de aguas profundas. Se trata de la complementariedad.

Para mí, ha sido muy importante decir todo lo que pensamos sobre el tema. Somos muy positivistas respecto a las soluciones de lo que viene. Me parece muy importante el papel que juega la oposición, que va a tener que compartir esto. Es así, porque la democracia juega en todo los ámbito de la cancha, si hablamos en términos futbolísticos. La responsabilidad también es de la oposición, y por eso son tan celosos. Nosotros también lo éramos cuando fuimos oposición.

El tema es cómo construimos, es decir, cómo salimos en clave de desarrollo todos juntos en lo que vendrían a ser las políticas de Estado.

SEÑOR DÍAZ.- Me voy a enfocar en las preguntas que nos han hecho sobre nuestra visión del puerto y el desarrollo de las cargas del puerto de Montevideo y de otros.

Para mí, cuando hay cosas que son obvias, es difícil discutirlas. Es obvio que se necesita un puerto de aguas profundas. Es muy difícil intentar justificarlo. Se necesita, y con lo que voy a explicar no quiero herir el pensamiento de nadie. Si uno analiza el crecimiento del puerto de Montevideo o de cualquiera de los puertos de la región que compiten con él, lo que se ve es que crecen. El comercio sigue creciendo y aparecen nuevas plantaciones de productos agrícolas que vuelven a crecer. También aparecen emprendimientos mineros, que vuelven a crecer. Y también crece la población. Nuestro país no se caracteriza por esto último, pero todo hace pensar que el crecimiento va a tener una línea ascendente.

El puerto de Montevideo -incluyendo lo que decía el señor Vicepresidente-, como una mejor opción para la pesca y también Puntas de Sayago no van a ser capaz de tolerar el crecimiento futuro. Por lo tanto, se hace necesario instalar un puerto en algún otro lugar. Me parece que lo más positivo del proyecto es que define un lugar. Con eso, evitamos una discusión respecto a si el puerto y el turismo pueden competir y el espacio que necesita. Al determinarse un lugar, todo lo que se tendría que suscribir a la discusión es si el área que se pretende para el puerto tiene un alcance suficiente en el tiempo, si no se quedó corta. Si la discusión recae respecto a cuál es la localización estamos admitiendo la necesidad de localizarla. Reafirmo que el puerto era una conclusión lógica, que en algún momento se necesita, pero la reserva hay que hacerla antes que tengamos problemas. En este sentido comparto el concepto que dijo el señor Pollak respecto a cuándo desarrollar las cosas. Lo primero que hay que planificar es el lugar porque sino después sale mucho más costoso o funcionalmente resulta imposible.

En cuanto al sistema nacional de puertos quiero decir que para poder manejar los puertos como un sistema invertirmos la lógica y manejamos unidades de negocio. Para nosotros el negocio de transporte de pasajeros es un negocio, y no nos importa demasiado si se hace por Montevideo, por Colonia o si podemos hacer que crezca más en Salto. Lo que nos interesa es que la unidad de negocio de pasajeros se pueda mover y tenga la infraestructura adecuada para hacerlo y represente un bien para el país. Lo mismo sucede cuando hablamos de graneles y de contenedores. Para nuestro sistema, da lo mismo que los graneles salgan por Paysandú, por Fray Bentos, por Nueva Palmira o por Montevideo. En realidad, importa que salgan por donde a la carga le convenga más y que tenga distintas opciones. No intentamos que los puertos compitan entre sí. Lo que tenemos que ver es dónde tenemos la infraestructura más adecuada. Asimismo, no voy a negar que instalar un puerto en algún lugar puede ser promotor de una actividad que antes no había.

Manejando lo que tenemos hoy, parece lógico sacar los granos que tenemos. Nosotros damos opciones; hay un sector privado que usa los puertos y los usará alternativamente, pero no vamos a excluir ninguno de nuestro sistema.

Al hablar de contenedores, nos pasa más o menos lo mismo, con la diferencia de que, al plantear dónde se mueven, mayoritariamente, elegimos Montevideo. Estamos intentando que se mueva algo en Paysandú, y alguna vez en Fray Bentos se movió muy poquito y algo de cabotaje podrá moverse en Palmira.

El sistema en sí de unidad de negocio, sea por el centro de consumo o por centro de trasbordo, se localiza en Montevideo.

Con respecto a qué se podría hacer en el puerto de aguas profundas, en cuanto si va a competir y quitar carga a Montevideo, en un escenario de crecimiento, no le va a

quitar; ambos puertos van a crecer. En un escenario irreal de competencia de la instalación de un puerto pronto para el día de mañana, quizás, no absorberíamos el crecimiento con un solo puerto y nos quita posibilidades al desarrollo del sistema actual.

Mi reflexión es que el puerto se necesita. Nos gustaría ser parte de la gestión, no como una ambición personal, porque, obviamente, estamos hablando de plazos que sobrepasan la gestión, pero es necesario que la Administración tenga una visión para asegurarse de que no está haciendo competir a los puertos, sino que los está haciendo manejar como un sistema.

Habría que dar esta discusión por la unidad de negocio. Si analizamos una unidad de negocio en particular, podemos ver si hay competencia o complementariedad. No es lógico pensar que los puertos simplemente compitan si no se habla de la carga que hay atrás. La historia no nos dice que hemos captado carga de la región; el 50% de lo que movemos hoy por el puerto de Montevideo y por las terminales de Palmira es carga de extra región. O sea que, con una gestión adecuada, uno supone que se van a seguir manteniendo porcentajes altos de distribución. En realidad, nuestro sistema portuario es para la región y no solamente para la carga local, y hecho de poder posicionar algún puerto en el este va a traer beneficios adicionales al sistema, como lo venimos manejando.

Por lo tanto, entiendo que había que definir la localización y eso fue lo que hizo la Comisión que conformó el Poder Ejecutivo. En los proyectos, en algún momento hay que congelar. No se puede seguir buscando lo óptimo, porque no hacemos nada. Entonces, definida la localización, lo que resta es determinar la factibilidad, cuáles son las cargas y cuáles los contratiempos para una carga u otra. En definitiva, hay que ver cómo va a operar ese puerto y cómo pegará en el resto de la operativa, nacional primero y regional después.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Simplemente quisiera hacer algunas precisiones respecto a este proceso, vinculado a algunas dudas o cuestionamientos que se han planteado sobre el abordaje metodológico de este análisis encomendado por el Poder Ejecutivo a la Comisión interministerial, a fin de estudiar la factibilidad de instalar un puerto de aguas profundas.

Como ustedes saben -tal como consta en los documentos que respaldan la recomendación oportunamente realizada y que el Poder Ejecutivo trasladó en su Mensaje, solicitando al Parlamento la colaboración para determinar una localización, que está prevista en la zona de El Palenque-, el trabajo se abordó, a través de la integración de la Comisión interministerial, analizando distintos aspectos que hacen a la viabilidad del proyecto, en particular el estudio de viabilidad técnico económica, fundamentado en la existencia de una infraestructura de transporte. Obviamente, para que esto genere los beneficios esperados esa infraestructura debe ser usada, porque si no se mueve ninguna carga, si a ese puerto no va ningún barco, habremos hecho la peor inversión que alguien pueda imaginar.

En ese sentido, los estudios de factibilidad técnico económica pasan por un estudio de demanda, por analizar las cargas que hoy se mueven en la región y las que podría mover Uruguay por ese puerto. Por lo tanto, se analizó la posibilidad de inserción de este puerto en la cadena de transporte y del traslado de los productos hacia sus destinos finales, determinando cómo, en función del origen, destino y costos logísticos, este puerto podría generar ahorros para esas cargas para que, eventualmente, alguien tome la decisión de utilizarlo.

Ahora bien, lo hemos dicho muchísimas veces y lo volvemos a reiterar: no hay ningún estudio de demanda que garantice que alguien vaya a usar determinada infraestructura, si no se toman las decisiones en función de los criterios de racionalidad económica, que es lo que se supone en cualquier estudio de demanda y que, además, se valora con la opinión de quienes hoy tienen la decisión en sus respectivas áreas acerca de qué transporte utilizar. En este caso, teniendo en cuenta el tipo de cargas que va a mover este puerto, las decisiones están en manos del sector privado y, justamente, una de las determinaciones de la Comisión fue impulsar el desarrollo del puerto a través de la Ley de Participación Pública Privada, tratando de que quien haga las inversiones, quien desarrolle el puerto, sea un privado que asuma el riesgo de la demanda. Por lo tanto, al final del proceso que se va a desarrollar una vez que esté habilitada la instalación del puerto, si hay quien esté interesado en desarrollarlo, a través de lo que pida el Estado como garantía o aseguramiento de mínimos o lo que fuera, vamos a tener un termómetro, una medida de qué tan probable es que esas cargas se muevan por el puerto.

En definitiva, me parece importante resaltar -esto ha sido algo en lo cual fueron muy categóricos el Presidente, el Vicepresidente de la ANP y el Director Pollak- la necesidad de desarrollar un puerto de aguas profundas. No voy a decir las razones, porque ya han sido expresadas ampliamente pero, en definitiva, eso es lo que la Comisión tomó como aspecto fundamental. Hoy se está en un escenario regional y comercial de crecimiento -teniendo en cuenta las cargas que podría mover el puerto hacia el mundo-, con precios muy competitivos que hacen que estemos frente a una oportunidad de comenzar el desarrollo del puerto en este momento. Para eso -como decía recién el Presidente Díaz- es preciso terminar de desarrollar lo que fue necesario hacer, definiendo un lugar de ubicación, porque eso habilita el comienzo de un proceso de profundización de estudios físicos que hay que desarrollar para comprobar profundidades, tipos de suelo, para ver cómo van a ser las fundaciones, empezando a precisar el tipo de proyecto y terminar elaborando un plan maestro con el cual se va a convocar al sector privado para el desarrollo de este puerto.

Entonces, la Comisión saca sus conclusiones, en un proceso en el que la Dirección Nacional de Hidrografía -por sus competencias como unidad ejecutora del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el área portuaria- y la Administración Nacional de Puertos, coordinaron aquellos aspectos que se entendió relevantes. El Director Pollak decía algo que me parece muy importante: la ANP es prácticamente la única que tiene años de experiencia en la administración y la gestión portuaria. Evidentemente es así, pero no empezamos por analizar la gestión y la administración de un puerto sino la viabilidad de instalarlo y lo que le puede aportar al país. Una vez que esté en proceso de desarrollo, seguramente la Administración Nacional de Puertos tendrá mucho más para aportar, porque sí sabemos que tiene esa capacidad en la administración y gestión portuaria. Entonces, el análisis de cómo el sistema nacional de puertos se relaciona con este nuevo puerto y del rol que va a tener la ANP va a ser materia de discusión en los próximos tiempos.

Cabe agregar que, en particular, la Comisión abordó los aspectos relativos a los impactos medioambientales desde otro punto de vista del proyecto, en un abordaje multidisciplinario. Creo que no hay antecedentes de que se hayan realizado análisis como los que se hicieron para proponer la ubicación de este puerto. Las múltiples variables que se analizaron están contenidas en los informes elaborados por la señora Subsecretaria del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, que aseguran que el hecho de poder visualizar en una primera etapa cuáles podrían ser esos impactos hará que se comiencen a desarrollar planes de mitigación, como figura en las conclusiones del

informe específico, vinculado con los planes de ordenamiento territorial, en particular del departamento de Rocha

El final del análisis termina recomendando una faja de costa entre Puerta del Sol y El Palenque, lo que era casi indiferente con respecto a otros aspectos considerados. Se debía localizar el puerto en cualquier punto de esa faja de costa. En coordinación con la Intendencia de Rocha y en función del ordenamiento territorial desarrollado para esa zona, se eligió la zona del balneario El Palenque.

Toda la documentación y los informes que se produjeron están disponibles. Hemos concurrido a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Diputados, a la Comisión de Transporte y Obras Públicas de Senado y a la Cámara de Representantes, en régimen de Comisión General. En todos los ámbitos en donde hemos presentado el proyecto hay información suficiente sobre la etapa en que se desarrolló este análisis de prefactibilidad de la ubicación, culminando con la propuesta que hace el Poder Ejecutivo al Parlamento, solicitando la habilitación para la instalación del puerto de aguas profundas en la zona del balneario El Palenque.

SEÑOR SARAVIA.- En estas dos oportunidades -antes con el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas y ahora con el señor Subsecretario y las autoridades de la ANP- se han dicho muchas cosas. Voy a tratar de hacer un compendio de lo que a mí me queda como positivo del hecho. Asimismo, surgirá alguna pregunta, sin perjuicio de que en algún momento pudo haberse contestado. Quiero dejar constancia de lo que voy entendiendo y de la posición que voy a tomar frente a este tema.

Queda claro que lo que el Poder Ejecutivo está pidiendo es una habilitación. Eso es una obligación legal que estamos en proceso de cumplir. La habilitación es el paso previo a cualquier acción que se quiera hacer a futuro. Con la habilitación estamos totalmente de acuerdo.

Sin embargo, tengo algunas inquietudes a partir de que se vote la habilitación. El segundo inciso del proyecto de ley establece reiterativamente lo que expresa la ley, y podría surgir jurídicamente la dificultad de si los decretos pasan a tener relevancia de ley al ser nombrados a texto expreso por una ley. Este tema lo veremos más adelante. Eventualmente, puede ser un problema, pero tampoco podemos trancar lo que podría ser una dificultad. Simplemente, dejamos constancia de que es una posibilidad.

Voy a utilizar una palabra que el otro día no gustó mucho al representante de la OPP, que es “hipotético”. Creo que en la etapa después de la habilitación, “hipotético” en términos estrictos significa ir planteándose hipótesis de posibilidades que serán serán cambiantes o no, en función de la realidad que se plantea.

No hay dudas de que hay un período posterior a la habilitación, que son los estudios, que faltan y que van a confirmar que estamos cumpliendo con los temas de ordenamiento, de medio ambiente y con otra cantidad de circunstancias que se combinan entre el Poder Ejecutivo y la Intendencia de Rocha. Hay que elaborar un informe a la Asamblea General, lo que está previsto en este proyecto para dar certeza de que los informes que se vayan produciendo serán de conocimiento público. Más que otra cosa es una especie de semicontralor que da tranquilidad porque este es un tema complejo, difícil.

Los informes de los expertos en distintas áreas tienen cosas a favor, algunos plantean dudas y otros consideran algunos aspectos especialmente contraproducente, sin perjuicio de que eso no impide que se pueda seguir avanzando. Si hace cincuenta años estaba planteado un puerto de aguas profundas, seguramente no tenía las características del actual porque la dinámica del mundo es diferente y de repente los veinte metros que

precisamos de aguas profundas dentro de veinte o treinta años pueden llegar a ser pocos. También comparto que hay un momento en que tenemos que empezar a producir. No podemos seguir teorizando o acumulando informes que llenan cuartos y no producen ningún efecto práctico.

Los estudios se harán en el tiempo que tengan que hacerse. Espero que puedan profundizarse en función de equipos técnicos de importancia. No discuto las personalidades que se han expresado hasta ahora, pero creo que cuatro ojos ven mejor que dos y que en estos temas en los que tenemos que prever a futuro -no a un año sino a más- cuanta más certeza tengamos con relación a diferentes opiniones que puedan coincidir, más garantías tendremos a futuro.

Particularmente, creo que la importancia de la habilitación de este puerto y la urgencia planteada por la Comisión, a través de la iniciativa del Poder Ejecutivo, tiene una estrecha vinculación con el proyecto del hierro en Uruguay. El otro día hablábamos de esto en la Comisión, especialmente con Bonomo, quien fue muy abierto y claro y no se reservó ninguna opinión, inclusive personal.

Evidentemente, por lo que se ha dicho, este puerto de aguas profundas puede llegar a ser no solo multimodal sino también por etapas. Si luego de realizados todos los estudios de la primera etapa los interesados en la realización del puerto tienen un objetivo específico, podrán hacerlo dentro del proyecto y con las PPP. Voy a poner un ejemplo concreto: la salida del hierro uruguayo, sin perjuicio de que pueda venir mineral de otro lado, lo que todavía no tengo muy claro.

Si partimos de la base de que terminaron los estudios, de que se modificó el proyecto de Aratirí -que ha sido duramente criticado, sobre todo en aspectos ambientales, y por las condiciones en que hoy está tiene bastantes dificultades para proyectarse con este nuevo puerto, más allá de sus dificultades- y de que no cuento con información de primera mano -como me dijo el señor Bonomo el otro día, porque puedo haber hablado con un funcionario y no con el dueño del circo respecto de que la modificación del lugar del puerto genera ciertas dificultades al proyecto Aratirí-, entiendo que habría un interesado particular que podría ser Aratirí o Ferrous -como se quiera llamar-, que en función de la capacidad de llevar adelante su proyecto, con su propia capacidad de extracción y carga podría hacer la inversión y funcionar en una segunda etapa. Una cosa es hacer el puerto y otra operarlo, aunque el mismo que fabrica el puerto puede ser el que lo opere. En ese caso, y dejando de lado las hipótesis de que, además, hay otras cargas que serían posibles, como Diputado por Cerro Largo entiendo que el Puerto de Charqueada y el Puerto sobre la Laguna Merín, a través de barcazas, con muy bajo costo, van a ser un elemento difícil en la competencia por la eficiencia de los costos. De hecho, hoy hay una salida importante que está prevista, más allá de que, como todo en este mundo dinámico, puede haber acuerdos o intereses políticos superiores que hagan que, de alguna manera, esas líneas no trabajen como deberían y que el puerto de aguas profundas las pueda captar mejor.

Si tenemos parcialmente ocupado el puerto en un área de mineral con la inversión correspondiente hecha a través de PPP por el interesado que lo operará, seguramente no va a dejar esa segunda parte del negocio a un tercero. Todo está previsto, entre ello las 2.500 hectáreas, aproximadamente, alrededor del puerto, que tienen un costo importante, calculado en principio, en US$ 80:000.000, aunque pienso que puede ser un poco más porque hay mucha tierra fiscal incluida. Quisiera saber si es un aporte del Poder Ejecutivo o del Gobierno al puerto, a fin de facilitar su creación y su operativa. ¿Se sabe si va a hacer por la expropiar las tierras que falten? ¿Va a ser propiedad del Estado? ¿Se incorporará como un aditamento? ¿Se va poner como un costo, como un subsidio o

aporte para facilitar el puerto? Si tenemos un puerto trabajando “a full” con cereales, con minerales y, eventualmente, con productos químicos o derivados del petróleo, es totalmente distinto, porque el volumen permitirá muchas cosas más, sobre todo cuando en un principio esté limitado a 18:000.000 de toneladas de mineral de hierro, lo que me parece una exageración porque en el mundo no se permite la extracción de esa cantidad por año. Pero nosotros tenemos un acuerdo interpartidario sobre la minería de gran porte que, entre otras cosas, tendrá que regular cómo se va a producir ese hecho.

Naturalmente, la limitación de ese volumen en el mundo tiene como consecuencia permitir que el desarrollo de la explotación en el tiempo, como se trata de una extracción finita, se desparrame mejor -por decirlo de alguna manera- tanto respecto de la mano de obra como de los procesos, y después en la reconversión. Si se hace muy rápido se corre el riesgo de no tener para las generaciones futuras los recaudos que, supuestamente, debemos tener en función de la solidaridad intergeneracional, como se dice hoy.

Entonces, la primera pregunta sería si las tierras que el Estado va a disponer para el puerto son las mismas, porque supongo que, por su envergadura, nada de esto lo vamos a tener la semana que viene, ni el mes que viene ni dentro de seis meses. Quizás los estudios nos lleven ocho o diez meses por lo menos y después tendremos que ver quién se encarga de hacer el puerto y cómo es la operativa. Si no entendí mal, el puerto se puede hacer por módulos -lo que seguramente sucederá- y funcionaría en primera instancia, desde mi punto de vista, con el mineral de hierro, que es lo que tenemos más claro en volumen, lo que no quiere decir que no salgan cereales. Por lo menos hasta donde tengo información no hay operadores disponibles para el tema de los cereales, porque todavía no hay una clara vocación de volumen. Si viene a Río Grande un volumen importante de cereales, o de la propia zona del noreste, que realmente se ha transformado con respecto a este tema, puede suceder, pero a los operadores que conozco, que son los que en el Puerto de Montevideo y en Nueva Palmira, no los veo muy interesado en el desarrollo, la atención y el mantenimiento de una terminal en estas condiciones. Por tanto, quisiera saber cómo estaría previsto, de acuerdo con la infraestructura vial y, eventualmente ferroviaria, que también va a ser necesaria, porque, de alguna manera, todo puerto la necesita. No conozco cuál es el tamaño necesario pero, en principio, no debe estar en la cabeza de quien vaya a invertir en el puerto -pero puede estarlo- y mucho menos en los operadores, cuyo manejo es casi una intermediación para hacer funcionar y gerenciar administrativamente un puerto. El señor Subsecretario ya nos ha mencionado algunos aspectos, pero queremos información a los efectos de dejar redondeado el tema, para luego tomar posición por mi sector y -seguramente en acuerdo con mi compañero- por mi partido. Se trata de dejar delineadas algunas cosas; no es que se nos generen dudas, sino que simplemente queremos la consolidación de la idea. Entendemos muy bien que la habilitación es necesaria y es el paso principal, y lo que viene a posteriori son los estudios -que no tengo ninguna duda deben hacerse-, pero lo que nos genera un poco más de dificultad es la operativa. No es que estemos en contra, sino que pensamos que es un proceso que puede tardar mucho más tiempo, que hay que hacerlo por etapas. En función de ello, nos estamos planteando la expropiación de las tierras, la infraestructura vial -sabemos que algo se está haciendo, porque el Ministerio está previendo la necesidad de dar ingreso a cientos de camiones para el transporte de cargas, excepto del hierro, que se va a hacer por un mineroducto- y ferroviaria mínimas, que entendemos imprescindible para un razonable funcionamiento.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Como bien ha dicho el señor Diputado Saravia, algunos aspectos ya contestamos en oportunidad de la comparecencia en régimen de Comisión General, pero no tengo inconveniente en profundizar.

El Poder Ejecutivo está solicitando al Parlamento la habilitación de una zona para instalar el puerto, que incluye un área de casi tres mil hectárea; eran unas dos mil cuatrocientas y se agregaron algunas más. La Subsecretaria de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, señora Lejtreger explicó lo relativo a la zona de amortiguación del desarrollo del puerto contra la costa hacia los balnearios cercanos.

Como mencioné reiteradamente, encargamos la realización de un estudio que nos permitió ver que hay una demanda básica, germinal, inicial. El puerto de aguas profundas puede captar una parte importante de la demanda de cargas de la región, pero a partir de la instalación del puerto entendemos que hay una serie de posibilidades de emprendimientos que por los volúmenes o la ubicación hoy no soy viables, pues no pueden salir por otros puertos y que podrían desarrollarse en el mediano plazo y utilizar este puerto para salida de estas cargas. También entendemos -son los procesos que se producen generalmente cuando se desarrolla una infraestructura de estas características en un lugar como el que está indicado- que con adecuada vinculación a la estructura productiva del país y de la región, se van a desarrollar actividades conexas, desde las logísticas asociadas a cualquier tipo de puertos, como la actividad industrial que se va a instalar seguramente en la zona cercana al puerto. En particular, ese fue uno de los temas que se tuvo en cuenta en el proceso de “data room” desarrollado en setiembre y octubre, porque algunos de los que participaron preguntaron qué tipo de actividades vinculadas al movimiento portuario se iban a poder desarrollar, ya sea de acuerdo con el régimen de funcionamiento que se defina para el puerto y de la posibilidad de instalarse como área de producción industrial en las cercanías del puerto. En ese sentido, la reserva del área que el Poder Ejecutivo solicita que se autorice, prevé que, aunque el desarrollo de puerto va a ser en etapas y que seguramente comenzará con alguna actividad acotada -no a la demanda total que se prevé para los primeros diez años que estimamos en el orden de cincuenta millones de toneladas de carga-, no exime de pensar en el desarrollo futuro y de reservar esa tierra. Por lo tanto, la designación posterior que se va a hacer, complementaria a la que ya se hizo para expropiar esos terrenos que hoy están en manos de privados -algunos pocos son fiscales, pero la mayoría están en manos de privados y que el Estado expropiará, obviamente, pagando lo que corresponda de acuerdo con los valores de la tierra- va a ser un activo que va a estar en manos del Estado para desarrollar ese puerto. En la medida en que se instale solamente una actividad y si en el transcurso del tiempo no aumentara, habrá que ver qué se decide, pero la tierra va a estar en manos del Estado. Es una inversión para desarrollar este puerto y prevemos que el área que estamos pidiendo es la adecuada para desarrollar este tipo de emprendimiento.

En cuanto a cómo se incorpora al proceso este activo que es del Estado, dijimos que estábamos en etapa de definición. Creemos que, en la medida en que el proceso de diálogo competitivo se fuera desarrollando y viéramos cuáles son los riesgos que el sector privado está dispuesto a asumir y cuál es una ecuación equilibrada de pago por tener el desarrollo del puerto -hay que recordar que el puerto es público, que es el Estado el que llama a desarrollarlo-, la tierra podría ser el activo que el Estado aporte. Inclusive, podría recuperar una parte instrumentando el pago de un canon al operador del puerto. Eso es lo que está previsto, con las incertidumbres o la falta de opiniones, pero independientemente de que primero aparezca un operador y después se vayan sumando otros, pensando en el desarrollo que queremos tenga este puerto a largo plazo, es que estamos reservando el área que estimamos necesaria para el desarrollo de este emprendimiento en su etapa final.

Respecto a la infraestructura vial y ferroviaria, en la reunión pasada les comentaba que si el hierro de nuestro país fuera la primera carga que aparece y que mueve este

puerto, la salida prevista por Aratirí hasta la terminal, era por un mineroducto. Sin embargo, en función del cambio de ubicación del puerto y de lo que se le ha dicho al emprendimiento de Aratirí en el sentido de sacar el hierro por una terminal en este puerto y no en otro lugar, no sabemos si se mantiene la llegada terrestre al puerto a través de un mineroducto o habrá alguna otra alternativa a analizar. Pero, salvo esa carga, el resto de las cargas de esta demanda básica viene en barcos alimentadores al puerto de aguas profundas. En principio la gran masa de movimiento de cargas es por agua, se llega al puerto por buques alimentadores. Eso no exime de que en primera instancia, durante la etapa de construcción del puerto, sea necesario el acceso vial carretero. Esa fue una de las razones por las cuales se eligió, en coordinación con la Intendencia de Rocha, la zona de El Palenque. En esa zona hay buena posibilidad de conexión vial -hay un camino con el ancho necesario para transformarse en una carretera- y una buena conectividad con la Ruta Nacional Nº 9 y con las ciudades de Rocha y de Castillos, que seguramente sean las que interactúen más fuertemente en las etapas de construcción y de funcionamiento.

Nosotros entendemos que en el mediano y largo plazo -estoy hablando de diez a quince años en adelante- deberá tener un acceso ferroviario, en el marco de un desarrollo del transporte ferroviario que estamos impulsando. Por el tipo de carga que se mueve, seguramente sea el medio más idóneo para alimentar al puerto. Como comentaba la semana pasada cuando concurrí con los integrantes de la Comisión, hemos contratado el estudio de alternativas de accesibilidad terrestre al puerto. Esperamos que el ferrocarril aparezca como una chance importante, en función de la producción del Uruguay y de la del sur del Estado de Rio Grande do Sul y más allá. Como decía el doctor Pollak respecto a la vinculación interoceánica, Uruguay y Brasil han avanzado un poco más que el resto de los vecinos en los proyectos de interconexión ferroviaria. Esto otorga una potencialidad importante.

En cuanto a las inversiones que se realicen para desarrollar esta infraestructura, en algún caso se harán a través de la inversión pública y, en algún otro -como fue el desarrollo del puerto-, en función del tipo de negocio, a través de algún privado que participe. Habrá que ver cómo conjugar ese interés público en el acceso ferroviario y vial, con la participación de los privados. De modo que el estudio está previsto, y tenemos la casi certeza de que será necesario conectar el ferrocarril al puerto.

SEÑOR POLLAK.- Una aclaración. El Decreto 349, que mencioné hoy, también prevé un estudio de localización previa para parques industriales y zonas francas.

SEÑOR POZZI.- Por suerte tenemos un acuerdo bastante amplio en cuanto a que el puerto de aguas profundas se necesita. Podemos tener diferencias respecto a los tiempos en los que se precisa, pero sabemos que se necesita.

También tenemos un acuerdo bastante amplio respecto a que -en base a lo que están aportando- estamos habilitando la posibilidad de reservar las tierras de esa zona para que después no cuesten más caras, si mañana o pasado, nos decidimos a hacer el puerto. Eso se hace sobre la base de que existen elementos técnicos y un estudio de demandas. El elemento técnico refiere a si ese es el mejor lugar para el puerto, y tiene determinadas certezas que han sido ampliamente difundidas y explicadas.

Partiendo de la base de que el puerto se hará en Rocha, no ha aparecido ninguna propuesta alternativa de otro lugar de localización, en el que haya menos afectación por la cantidad de gente que viva allí, que esté más cerca las profundidades mayores, o más cerca de la línea de la faja costera, donde se pueda conectar mejor el tráfico que entre y salga del puerto con las carreteras nacionales o con la conexión ferroviaria que pueda haber. No ha aparecido otra propuesta. Yo me afilio a que este es el lugar en el que tiene que ir el puerto de aguas profundas.

Además, hay un estudio de demandas que, como tal, es absolutamente hipotético. Después la realidad lo ajustará al alza o a la baja. Es un estudio que se hace sobre la base de determinados supuestos que pueden o no finalmente suceder. La realidad después dice sí o no. Yo he trabajado toda la vida en empresas privadas que hacen cálculos respecto a lo que piensan que van a vender. Luego, en el correr del año, pueden vender más o menos de lo que pensaron.

Aquí hay un estudio de demanda, muy serio, que dice lo que puede salir por el puerto. Eso forma una ecuación que puede permitir a los privados interesarse en la inversión -a través de la participación público-privada- de la construcción y de la operación del puerto. Pero ahora estamos en el plano de otorgar la habilitación para que esto comience.

Luego viene lo que el señor Diputado Saravia acotaba. Una vez que aparezca quien quiera interesarse en desarrollar el puerto -ya sea para invertir en su construcción o en sus operaciones-, comienza otra etapa que el Estado deberá decidir cómo jugar.

Lo primero es considerar quiénes son los que vienen. Eso hay que aclararlo y tenerlo muy acotado. La empresa que venga deberá certificar que tiene calificaciones técnicas en alguna parte del mundo y respaldo financiero. Una vez que pongamos eso sobre la mesa, se elimina mucho chantaje que anda en la vuelta. Es muy importante tener en cuenta eso a la hora de considerar el futuro.

Más adelante viene la otra etapa. La Dinama, que es clave en todo esto, y un respaldo desde el punto de vista del Estado, deberá contratar gente que sepa de estas cosas. En el mundo hay gente que se dedica a realizar estudios de riesgo e impacto ambiental. Estudian el riego ambiental, el riesgo social, el riesgo náutico, el riesgo de accidentes. Inclusive, hay software especial para eso. Esto es importante para que después no se publique en la prensa que si explota un tanque de petróleo adentro del puerto, la destrucción sería semejante a la que provocarían cinco bombas atómicas. En alguna parte del mundo, no lejos de acá, se ha dicho esto y se han parado inversiones.

Obviamente, la gente que se contrate deberá pasar por esa calificación, por la certificación que respalde las cuestiones técnicas y financieras para hacer este tipo de estudio. Sin duda, deberá ser gente que haya hecho estas cosas en otras partes del mundo. Eso dará garantías a todos.

Después, el "layout", cómo se va a desarrollar el puerto, dónde van a ir estas cosas y las otras, será motivo de estudio porque todo puede desarrollarse en una mesa de trabajo. Este puerto puede llegar a manejar fertilizantes líquidos, mineral de hierro o, con la opción de petróleo enfrente, tanques de petróleo. Una vez que el puerto esté operativo, las posibilidades que se abran serán infinitas. Esa es una segunda etapa que todos monitorearemos.

Lo más importante es que, como país, tengamos la certeza de que precisamos el puerto. Luego veremos en qué tiempos se desarrolla. Los propios integrantes de la Comisión en más de una oportunidad nos han dicho que dejan esto como un insumo, porque posiblemente trascienda la vigencia del actual Gobierno.

Lo importante es que estamos hablando de algo que va a demorar un tiempo en empezar a cristalizarse pero, a nuestro juicio, se trata de una obra muy grande que merece que le prestemos atención y que empecemos a dar los pasos necesarios para llevarla adelante, sin perjuicio de otras cosas que se han dicho acá, inclusive, por parte del señor Director Pollak, que también son de recibo.

Por lo menos, podemos decir que es grande el consenso en cuanto a que el puerto debe hacerse. Espero que tengamos consenso en cuanto a que esta habilitación nos permite dar un paso, lo que no significa otra cosa que eso: reservar tierras, lugares, poner las bases, etcétera. Si mañana o pasado mañana se concreta esto y aparecen los inversores que nos van a posibilitar que esto siga adelante, bárbaro, porque eso también es la tumba de los cracks. Puede suceder que hagamos todo el dibujo y nadie ponga la plata. Entonces, ahí tendremos otra discusión: lo hacemos nosotros como Estado o no lo hacemos. Hoy sentamos esta base. Luego, vendrán los inversores. Cuando aparezcan, les preguntaremos quiénes son, qué hicieron, dónde trabajaron; y les diremos que tienen que ajustarse a determinado modelo de certificación técnica y financiera. Le solicitaremos un estudio de riesgo ambiental, etcétera, pero esa es la segunda fase. Lo importante es ver si logramos tener un amplio consenso en cuanto a lo que estamos pidiendo, que es esto: la habilitación para reservar determinadas tierras para poder encarar, en un futuro -salvado todo lo aquí hablado- la construcción del puerto de aguas profundas.

SEÑOR NIFFOURI.- Quería hacer alguna apreciación, ya que el señor Diputado Pozzi tiró el guante en cuanto a que no hay propuestas alternativas. Sin duda, no las hay porque nosotros no somos expertos en puertos de aguas profundas. Por eso, queremos ver -porque en este caso tenemos dudas- qué es primero, si el huevo o la gallina: habilitamos un lugar para después mandar a hacer todos los estudios necesarios que nos pueden decir que no en ese lugar y hay que echar marcha atrás, o si se podía haber hecho al revés -ahí también tenemos dudas-: mandamos a hacer todos los estudios necesarios, no en el lugar, sino en todas las costas de Rocha -está claro que tiene que haber un puerto de aguas profundas en ese departamento- y, a partir de la evaluación de esos estudios, ver qué lugar determinan y desarrollar el proyecto. Yo creo que puede existir cierta duda en cuanto a si habilitamos ese proceso como se está haciendo hoy o si podía haberse hecho al revés.

Todos los partidos políticos se han manifestado públicamente en cuanto a la necesidad de que exista un puerto de aguas profundas. De eso no tenemos dudas y seguimos totalmente en esa postura. A partir de la viabilidad -también pueden existir algunas dudas con respecto a eso-, como decía el propio Subsecretario, son los actores privados los que luego dirán si resulta o no atractiva la inversión en ese lugar. Nosotros tenemos que tratar de ser precavidos en cuanto a que si vamos a desarrollar un proyecto como este, debemos tratar de que, en caso de que tenga que hacerlo el Estado -estamos hablando de todos los ciudadanos que aportan el dinero con sus impuestos-, le cueste lo menos posible, porque estamos hablando de inversiones finales de más de US$ 1.000:000.000. Por eso, es que nosotros planteamos nuestras dudas y pedimos que viniera el Directorio de la Administración Nacional de Puertos para que, en el acierto, en el error o en la crítica, aportara distintas visiones a los efectos de llegar a una mejor solución.

Podemos compartir algunas apreciaciones en cuanto a que el puerto no afecta al turismo. Se puso el ejemplo del puerto de Montevideo, pero este ya tiene la infraestructura vial y ferroviaria totalmente desarrollada. En el lugar donde se quiere realizar este puerto, se partirá de cero. Se invertirá en la infraestructura de la construcción del puerto, pero después hay que realizar la infraestructura vial y ferroviaria, lo que es totalmente distinto a lo que sucede con el puerto de Montevideo. No se puede comparar una cosa con la otra, más allá de que podamos pensar que pueden coexistir las dos actividades: el turismo y el puerto, pero no son puntos de comparación. En Montevideo si se sale diez metros del puerto, ya están todas las rutas que se comunican con todo el país y con otros países.

Nuestras dudas pasan por ahí, por eso queríamos plantearlas frente a las autoridades. Creo que el señor Subsecretario ya sabe cuál es nuestra postura.

Quiero decir al señor Diputado Pozzi que no creo que este sea el momento de presentar propuestas alternativas. Sí se podría plantear cómo llevar adelante este proceso: si primero habilitamos una localización y luego hacemos los estudios, o si hacemos todos los estudios internacionales -como todos dicen que debe ser- en todos lados y, a partir de ellos, se nos dice cuál es el lugar y luego desarrollamos la infraestructura.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenemos presentes a las autoridades de la ANP y al señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, a quienes invitamos para despejar algunas dudas.

Quizás lo mejor sería que no entremos en debate en la Comisión ahora, porque me parece importante terminar con las consultas a los efectos de que se puedan retirar y puedan seguir trabajando en estos temas.

SEÑOR PEREYRA.- Voy a hacer algunas consideraciones de las cuales pueden desprenderse preguntas.

SEÑOR POZZI.- Quiero decir que no creo que no haya habido estudios; los ha habido. Uno puede decir que le gustan o no, pero son cosas diferentes, porque estudios ha habido y están a disposición.

A mí los estudios que se hicieron me gustan; otros pueden decir que no les gustan. Está bien, eso es válido, pero estudios hubo.

Comparto los estudios que hubo en cuanto a la ubicación. Posteriormente, cuando se comiencen las obras, creo que habrá que hacer otras obras. Ahora estamos hablando de estudios relativos a la ubicación del puerto, y los hubo.

Como los estudios me gustan, defiendo lo que se ha hecho. Pienso que después vendrá otra etapa y habrá que hacer otras cosas.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Simplemente, quiero saber si estoy interpretando bien las palabras del señor Diputado Pozzi.

De acuerdo con lo que el señor Diputado decía, si en el futuro hubiera otros estudios que indicaran que este no es el mejor lugar, habría que hacer una nueva autorización para habilitar un nuevo puerto. No sé si es eso lo que quiso decir.

(Murmullos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Luego seguiremos discutiendo ese tema.

SEÑOR PEREYRA (don Aníbal).- Agradezco la presencia del señor Subsecretario y de las autoridades de la Administración Nacional de Puertos.

Voy a tratar de no generar un debate, pero me parece necesario hacer algunas apreciaciones.

En primer lugar, quiero plantear un matiz con lo expresado por nuestro compañero de bancada, el señor Diputado Pozzi, en cuanto a que no ha habido propuestas alternativas a la que la Cipap ha explicado en forma reiterativa en este Parlamento; si no me falla la memoria, esta es la quinta vez que lo hace. Vuelvo a este concepto porque lo que abunda no daña, sobre todo en el tema que estamos discutiendo.

Cuando en el Senado se discutió este proyecto que ahora estamos considerando en esta Comisión de la Cámara de Diputados hubo planteos puntuales, concretamente de

Senadores del Partido Nacional, en cuanto a por qué no se construía este puerto en La Coronilla, ya que a comienzos del siglo XX hubo acciones concretas dirigidas a la construcción de un puerto de aguas profundas en esa zona. Por eso se construyó la Ruta Nº 14, como eje vial de comunicación con el resto del país.

Precisamente, la Cipap ha presentado las razones concretas por las cuales no es posible construir este puerto en La Coronilla, por lo cual esa propuesta queda totalmente fuera de lugar. Hay aspectos centrales que no lo permiten, vinculados con la profundidad de veinte metros, dado que la cota veinte está a veinticuatro kilómetros de la costa. Además, hay determinadas condiciones ambientales a tener en cuenta, como un área protegida en esa zona desde hace más de un año. Todos esos elementos objetivos determinan que no sea posible construir el puerto en ese lugar.

Las otras dos propuestas, que no fueron presentadas en este ámbito legislativo, son de una consultora. Inclusive, tengo el repartido que fue publicado en un semanario de circulación nacional. Se trata de un estudio crítico solicitado por una empresa, no por vecinos de San Antonio. Un privado que tiene emprendimientos turísticos en el lugar pidió a la consultora este estudio a medida. Como se señala en la primera página de este documento, este es un estudio crítico al presentado por la Cipap, del que surgen dos propuestas que se lanzan públicamente. Una de ellas es la de construir el puerto en La Coronilla, Chuy, que por los estudios que la Cipap ha realizado en primera instancia ha quedado descartada, y la otra es la propuesta de construirlo sobre la Laguna Garzón o la Laguna de Rocha, que creo no amerita mucho debate. Si para construir un puente sobre la Laguna Garzón nos vemos como la tijereta, no quiero imaginarme lo que puede significar la construcción de un puerto en la laguna. Si bien sobre la zona de José Ignacio hay profundidades mayores, con una cota veinte más cercana a la costa, hay otros elementos que fueron considerados por la Cipap, por los cuales no sería adecuado construir el puerto en esos lugares.

Hay una lógica a la que ya me he referido, pero quiero repetirla. A partir de la creación de este ámbito de estudio para determinar el mejor lugar para este puerto, se cambian los ejes históricos. Digo esto porque por lo menos desde 1900 a la fecha -no sé si sucedía antes- ha habido intención de instalar un puerto de aguas profundas en la costa de Rocha. En los últimos quince o veinte años ha habido iniciativas; tengo aquí referencias al respecto. Por ejemplo, en 1999 se impulsó una iniciativa de este tipo, con un llamado público, a través de una licitación internacional que fue colgada en la página web del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. En seis meses se definió la locación, que en esa instancia fue el puerto de La Paloma, y no se realizó ningún estudio de impacto territorial. Ese proyecto fracasó porque no se presentaron privados a ese llamado a licitación a la explotación del puerto durante treinta años.

Creo que esta lógica en la que el país ha ingresado es muy diferente a la que se dio por lo menos en los últimos quince o veinte años.

En el período pasado y en parte de este, a través de la ley de iniciativa privada, hubo tres planteos de instalación de puertos de agua profunda. Uno de ellos fue el del puerto de La Paloma, presentada por el consorcio Benel, que son capitales españoles, otro por el proyecto Aratirí, en La Angostura, y un tercero, el año pasado, también en La Angostura, pero en una zona cercana, no en el mismo lugar.

Para nosotros, con este método en lugar de trabajar en función de un interés privado, se analiza todo el conjunto para determinar el lugar. Siempre se podrá decir que falta algo más; estamos de acuerdo con ello. Sin embargo, nunca antes el país había llegado a una definición o a una precisión con respecto a aguas profundas teniendo en cuenta varios aspectos. Me parece importante aclarar esto.

Quiero referirme también al Decreto N° 349/05, relativo a la viabilidad ambiental de localización, es decir del estudio del impacto ambiental y las autorizaciones ambientales antes de definir el lugar en el que se llevará a cabo el emprendimiento.

Sinceramente, cuando en el Senado se comenzó a discutir este proyecto, entendí que era de perogrullo incorporar el segundo inciso, porque me parecía que, de hecho, la ley ya establecía eso. Sin embargo, se siguió por el camino de brindar más seguridad, por aquello que decía al principio de mi intervención: lo que abunda no daña.

Esto fue lo que permitió que en el Senado el proyecto contara con el aval de todas las bancadas. La votación fue de veintiocho en veintiocho. Precisamente, todos los Senadores de la oposición plantearon que esto daba garantías al proceso.

Nosotros hicimos consultas desde el punto de vista legal y jurídico, porque sabemos que en ese sentido cada palabra pesa y, por lo tanto, hay que estudiarlo adecuadamente. Por eso me quedé pensando en lo que decía el señor Pollak en ese sentido, pero los asesoramientos que recibimos indicaban que esto estaba en la línea de la ley y no generaba dudas, como aquí se planteó, en cuanto a que a priori pudiera haber algún tipo de inconveniente.

Dado que, como se ha dicho, hay interés nacional en el puerto de aguas profundas y ese interés nacional surge de la propuesta de la oposición, nos pareció oportuno incorporarlo como parte del proyecto de ley, que definitivamente quedaría integrado con esos dos incisos.

Vuelvo al Decreto N° 349/05. Según esta norma, los puertos no requieren el estudio de viabilidad ambiental de localización, dado que a priori se entiende que tienen una ubicación determinada, dadas las características geográficas privilegiadas, como puede ser la profundidad o el abrigo natural.

Entonces, entendemos que el proceso que ha generado la Cipap con respecto a la no exigencia de ese estudio previo sino a la definición a priori de la localización es correcto, porque hay un conjunto de construcciones que no precisan ese estudio de viabilidad. Hay otros que sí. No voy a enumerar los que sí y los que no lo requieren, de acuerdo con lo que a nuestro entender se determina en el Decreto Nº 349/05.

SEÑOR POLLAK.- El tema del medio ambiente lo seguí muy de cerca porque a los veinticinco años entré como abogado en la Dirección Nacional de Hidrografía, y estuve veinticinco años de Jefe en la División Jurídica. Fue allí donde empezó a desarrollarse en forma práctica la protección del medio ambiente, y lo único que se conocía era la contaminación de las aguas

Cuando se creó la Dinama, toda esa sección pasó a esa Dirección. Fue un proceso de mejora muy rápido comparable, en la actualidad, con los procesos informáticos.

Entonces, con todo el respeto, señor Diputado, un estudio medioambiental o una consideración medioambiental de 1999, cuando se licitó el puerto de La Paloma era otro mundo. Hoy, es impensable hacer eso porque la sociedad no lo admite. Esa cultura se incorporó en forma muy rápida.

Quería aclarar que no fue un error sino que era lo que conocía la sociedad en ese momento, que hoy cambió. Hoy, eso sería inadmisible.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de nuestros invitados.

(Se retiran de Sala el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas y las autoridades de la Administración Nacional de Puertos)

Propongo que la Comisión se reúna mañana martes 18 a la hora 11 para continuar con el tratamiento de este proyecto, salvo que haya una propuesta de convocar a alguien más.

(Diálogos)

Puede ser el martes en horas de la tarde o el miércoles.

(Diálogos)

Entonces, en principio, nos reuniremos mañana martes a la hora 11.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- En aras del buen relacionamiento que acostumbramos tener en esta Comisión, voy a solicitar que en el futuro el señor Presidente no ponga como prioridad el tiempo de trabajo que debe tener, en este caso, el Poder Ejecutivo y la Administración Nacional de Puertos, cuando viene a tratar y a explicar temas y se producen algunas conversaciones entre los Diputados de la Comisión, a los efectos de entender claramente qué es lo que se está planteando. Quizás, no fue de la misma apreciación pero, para mí, lo que planteaba el señor Diputado Pozzi es lo que en algún momento se dijo entre el huevo y la gallina. Es muy importante saber si un Diputado del Gobierno, también puede tener el mismo criterio que tenemos nosotros en que esto tiene dos versiones. La ley no establece más que, para fijar un puerto, tiene que hacerse por ley. Lo que el señor Diputado Pozzi dijo podía ser interpretado como que todo esto que se está haciendo podía ser una pérdida eventual de tiempo si los informes posteriores dijeran que este no es el mejor lugar o no es el único lugar. Y la pregunta era, en ese caso, si lo que estábamos haciendo implicaba iniciar nuevamente el trámite de la habilitación de un puerto. No era más que un sí o un no, y me parece inoportuno que el criterio que adoptó el Presidente cortara mi oportunidad de conocer, por un criterio que no apruebo, que es que si vienen a Comisión y tienen problemas de horario, deberían haberlo dicho antes, entonces nos manejábamos con su horario; de lo contrario, me parece que la Presidencia tuvo un exceso de mando que, en mi concepto republicano y demócrata, no acepto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero aclarar que no fue mi intención cortar la discusión. Es más: nosotros podemos continuar trabajando en la Comisión a los efectos de seguir discutiendo el tema. Me pareció que lo que usted planteaba -que es totalmente legítimo- era de resorte interno de la discusión de la Comisión y no delante de las autoridades de la ANP. Por lo tanto, me tomé el atrevimiento de realizar ese tipo de cosas y no fue mi ánimo cortar la discusión ni el planteamiento de cada uno de los Diputados porque, precisamente, realicé el llamado de atención al final de cada una de las alocuciones

Así que si el señor Diputado se sintió coartado en su libertad de expresión, pido disculpas. En realidad, me pareció que como respeto a las autoridades, no porque no tengan el tiempo necesario sino porque era una discusión interna de la Comisión, era mejor liberarlas a los efectos de que pudieran continuar con sus actividades.

Le pido disculpas si entendió que fue malo mi proceder, pero es el criterio que entendí que debía adoptar.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Sin duda acepto las disculpas, porque nuestro criterio es tratar de convivir en esta Comisión aun con diferencias importantes.

El tema es que quizás ese punto que planteó el Diputado Pozzi sea el que yo tengo que definir para decidir si apruebo o no, o si voto favorable o no. Por eso para mí era tan importante.

SEÑOR POZZI.- Ya lo he dicho y lo reitero: estoy totalmente de acuerdo con la construcción del puerto de aguas profundas en la zona que planteó la Comisión, por varias razones. Entre ellas, si se observa la cartografía de la costa uruguaya, partiendo de la base de que el puerto de aguas profundas va en Rocha, no hay ningún otro lugar en donde tengamos la profundidad tan cerca de la costa y donde no hay nada para adentro.

Se manejó construirlo en La Coronilla, pero la profundidad de veinte metros está a veintiséis kilómetros de la costa y el suelo es rocoso. Si alguien quiere construir allí un canal para hacer entrar barcos de veinte metros, está bien. Todo se puede hacer, hoy la ingeniería lo permite, pero no es lo más razonable. Asimismo, yendo más al este hacia el lado de Chuy, no hay ningún otro lugar que se adapte a las condiciones que hoy tiene la zona de El Palenque.

Incluso, estoy totalmente de acuerdo con los estudios que hizo la Dinama, que aconsejó la construcción en ese lugar. Es más, mucho antes de la conformación de la Comisión, saqué alguna nota de "Últimas Noticias" sobre la construcción del puerto de aguas de profundas, del lugar y la forma de ser construido. En aquel momento, plantee la duda -hoy ya no tiene discusión- de si el puerto había que hacerlo con escolleras para afuera o tierra adentro. Actualmente, eso ya no tiene discusión y hay certezas técnicas de que hay que hacerlo con escolleras para afuera, y se terminó.

También dije por qué ese lugar es donde menos se aterra el puerto, cómo funcionan las arenas, cómo se aterra La Paloma y la playa del oeste de Cabo Polonio. Debe figurar en la versión taquigráfica porque lo dije varias veces.

Asimismo, cuando se planteó el tema del futuro calado de los barcos, dije que hoy la ingeniería naval permite hacer cualquier cosa. No obstante, no hay previsto a futuro barcos que calen a treinta metros por la sencilla razón de que calarían tanto que jugar toda la carga a eso dispararía brutalmente los precios de los seguros, porque si ese barco se pierde, se pierde muchísimo dinero. Además, en general, no solamente hay que analizar de dónde puede salir ese barco, sino a dónde puede llegar. En el caso de los cerealeros calan catorce metros porque llegan a lugares donde hay catorce metros para entrar. Ir a puertos más profundos implica hacer fundaciones más profundas. Si se hacen fundaciones a veinte, veinticinco o treinta metros, los costos cambian absolutamente.

Este es uno de mis argumentos para asegurar que los veinte metros que hay allí están sobrados por muchísimo tiempo. Además, no hay muchos lugares en la costa en los que haya treinta metros, y hay que tener en cuenta si eso perjudica o no la geografía. Hacer un canal en el fondo oceánico, con los movimientos de arena, no es fácil de mantener. Por eso, defiendo la zona de El Palenque como el lugar donde debe construirse el puerto de aguas profundas.

El Gobierno está haciendo un ejercicio teórico, porque hipotéticamente se tienen tantos millones de toneladas de carga de tal o cual producto y si esto cierra va a haber gente que va a querer construir el puerto, porque va a hacer la cuenta para financiar la plata que va a tener que conseguir para la construcción y además para operar en el puerto. Se trata de un ejercicio hipotético pero hay que hacerlo, porque no se puede andar a la bartola.

¿Qué pasa si esto sucede? Van a aparecer muchos interesados para construir el puerto en el lugar que indica la Comisión. En ese momento es que debemos tener en cuenta quién va a construir el puerto. La empresa constructora que venga va a tener que presentar la certificación técnica y financiera. Se le va a preguntar si construyó puertos en otras partes del mundo y si tiene plata para hacerlo. Se van a pedir formularios y se va a chequear. Además, se le va a pedir que haga estudios de riesgo para saber cómo

construir el puerto. Si el canal va de una manera es una cosa y si va de otra, es otra cosa; si la escollera se hace para un lado, es una cosa y si se hace para el otro, es otra; si los barcos atracan de una manera qué siniestralidad pueden tener comparado con que atraquen de otra manera. En el mundo hay gente que cuenta con software especiales para hacer esos estudios y, junto con la Dinama, pueden dar certeza del lugar donde se construye el puerto. De esa manera, nadie va a poder decir por ejemplo que si se hace entrar un petrolero o un barco con graneles de fertilizante líquido, si se pincha o se agujerea se contamina y se muere toda la fauna. No; va a haber gente que va a poder decir qué va a pasar si se rompe el barco. En base a la experiencia empírica que hay a partir de lo que ha pasado en el mundo, hay gente que ha sacado conclusiones y se han desarrollado sistemas para medir eso, tal como ocurre en el mundo entero. Estas son cosas a tener en cuenta en la etapa de la construcción del puerto, es decir, cuando finalmente logremos que los inversores vengan a hacer el puerto.

Reitero que no tuve dudas antes -deben andar por ahí las versiones taquigráficas- ni las tengo ahora en cuanto a la ubicación del puerto. No podría encontrar un lugar mejor para que el puerto se construyera.

Asimismo, sé que va a haber un impacto ambiental, como dije en ocasión del llamado al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas a Comisión General. Las escolleras van a modificar el subsuelo y el sedimento marino. Los peces no van a pasar más, quizás se críe otra fauna dentro del puerto. Además, para adentro de la tierra, como se va a construir una explanada de hormigón de dos mil quinientas hectáreas con tanques y camiones, evidentemente las liebres no van a andar más ahí. No obstante, todo eso es posible que sea mitigado. El asunto es que no afecte a los humanos y cómo se maneja todo eso.

Se trata de una gran obra que ojalá que se pueda hacer y me parece que el lugar está bien elegido. Cuando se arranque a construir, hay que exigir un montón de cosas. La Dinama junto con otras personas tendrán que trabajar para que nadie pueda decir que ocurrió un accidente. Todo es posible de ser acotado -claro, siempre hay algún imprevisto- y saber qué es lo que va a suceder.

Tenemos un ejemplo claro con la regasificadora que se está haciendo. Hay un estudio que se hizo a través de una consultoría mediante el cual se tuvo que cambiar la forma de construir para que no hubiera problemas. Me gustaría que los miembros de la Comisión pudieran ver los estudios que existen en cuanto a qué sucede si explota el barco, cuál es la onda expansiva, hasta dónde llega, si el barco gira mal y se va arriba de otro qué es lo que pasa. Está todo estudiado, aunque está claro que siempre puede haber imprevistos. De todos modos, actualmente hay mucha experiencia empírica y en el mundo se trabaja así. A quien sea el que decida hacerlo, habrá que preguntarle quién es, dónde ha construido, qué plata tiene, dónde está el dinero. No tengo ninguna duda de que tenemos que hacerlo en la segunda etapa.

SEÑOR SARAVIA.- Estoy de acuerdo en un 95% con el señor Diputado Pozzi, como casi siempre.

Queríamos saber si de la alocución del señor Diputado se podía desprender la eventualidad de que si los estudios indicaban uno o más lugares, teníamos que iniciar todo de nuevo. Ello implicaba que este proceso podía tener dos partes. Se inicia con la habilitación, o se inicia con los estudios. Eso no va a cambiar, pero sí puede cambiarle los tiempos al Gobierno.

Voy a poner un par de ejemplos. El señor Diputado dice que este debe ser el mejor lugar, y yo lo comparto. Tenemos a la vista -lo estuvimos estudiando y se trancó- el

proyecto Aratirí, que pensaba salir con barcos de veinte metros por otro lado. Lo tenía estudiado y planificado, y sus números le daban en función de eso. Ahora, el Poder Ejecutivo, con buen criterio, lo hace más amplio, porque no lo reduce solo al proyecto del hierro. Elige un lugar que va a tener otras consideraciones, que van a ser más beneficiosas.

Surge otra pregunta. No cabe duda de que los barcos para hierro son de veinte metros y los barcos de veinte metros tienen puertos limitados. Pero están hechos, precisamente, porque van o a otro puerto, que es el comprador natural. La mayoría de los barcos de cereales que puedan venir al puerto de aguas profundas no van a tener veinte metros. Inclusive, por la propia explicación que en algún momento daba el señor Subsecretario, va a haber trasbordos de barcos menores a barcos mayores. Pero en el mundo no se están usando barcos de veinte metros, salvo casos muy excepcionales, para el transporte de cereales. Se están utilizando para petróleo; son supertanques que, de alguna manera, son similares a estos.

Lo que también se está utilizando -y que va a venir- es mayor tamaño de banda y eslora, pero no de profundidad, porque son los barcos de contenedores. Tienen entre trescientos y cuatrocientos metros de largo, pero no tienen veinte metros de profundidad, porque no los precisan; esa carga va arriba.

Los dos temas están dentro de lo que hablábamos. En el caso de los barcos específicos de veinte metros que tienen puertos especiales, se debe a una conexión estricta, en este caso, China, que es el mayor comprador de este mineral en el mundo. Los barcos cerealeros no necesariamente usan los veinte metros, y menos de acá. O sea que ese no es un problema.

Quería dejarle la idea de que ya tenemos un proyecto, que por ahora no funciona y va a tener que cambiar, en que el puerto de salida para barcos con mineral de hierro era en otro lado. Y el proyecto Aratirí así lo marcaba.

SEÑOR POZZI.- Es cierto que eso es así. Pero no hay que olvidar que ese proyecto estaba diseñado con un barco que iba a estar anclado a dos kilómetros y medio o tres de la costa y se iba a llegar por una cinta transportadora, que era la que lo iba a cargar. Cerca de la costa no tenía esa profundidad, y por tanto, tenía que ir lejos. Además, la zona tan para adentro no daba tantas posibilidades para desarrollar un puerto con todas las instalaciones que tenía.

SEÑOR NIFFOURI.- Quiero sugerir que, en caso de que el señor Diputado Saravia no pueda concurrir a la sesión de mañana, podríamos sesionar el día miércoles. No estoy adelantando nada, pero quizás dentro del partido exista más de una posición en cuanto a la conclusión de este tema, es decir, acompañar o no el proyecto. Por eso, seria conveniente que el señor Diputado esté presente en la Comisión, para que constancia de otro punto de vista.

Por eso, encomendaríamos al señor Presidente que se comunique con el señor Diputado en la tarde, y si no puede concurrir mañana, pasaríamos la sesión para el día miércoles. Los informes se darán en sala si no hay tiempo de elaborar un informe en mayoría y otro en minoría. Por otra parte, todos estamos de acuerdo en que el día miércoles se va a discutir en la Cámara.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos de acuerdo con esta sugerencia, pero, en principio, nos reuniríamos mañana a la hora 11.

Se levanta la reunión.

≠